



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Gebrauchsmusterschrift**  
⑩ **DE 200 14 245 U 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 62 D 47/00**

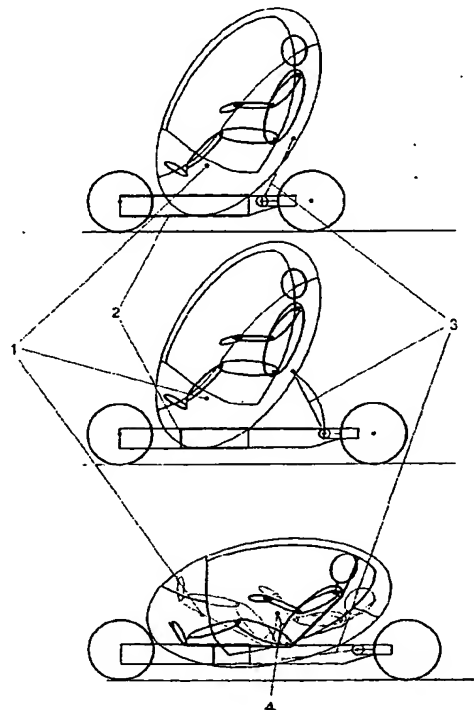
②1	Aktenzeichen:	200 14 245.3
②2	Anmeldetag:	17. 8. 2000
④7	Eintragungstag:	12. 4. 2001
④3	Bekanntmachung im Patentblatt:	17. 5. 2001

DE 200 14 245 U 1

⑦3 Inhaber:  
Polifke, Harald, 74523 Schwäbisch Hall, DE

⑤4 **Längenverstellbares Fahrzeug**

⑤7 Multifunktionsfahrzeug Bei diesem Fahrzeug ist die Fahrerkabine (2 Personen/nebeneinander) an einem Drehpunkt (Zeichnung Punkt 1) um ca. 40 Grad schwenkbar, dadurch entsteht Raum hinter der Kabine, der durch die gleichzeitig nach vorne kommende Hinterachse eingenommen wird. Die Hinterachse ist in einer zentrales Teleskoprohr (Zeichnung Punkt 2) mit der Vorderachse verbunden. Die Kabine ist mit einem Gelenk mit dem vorderen Teil des Teleskoprohrs verbunden. Die Kabine wird an diesem Gelenk gesteuert (angehoben oder gesenkt). Zeitgleich wird die Hinterachse durch mittels einer Mechanik (Zahnstange oder Gewindestange) nach vorn oder nach hinten geschoben. Damit die Kabine eine stabile Aufhängung bekommt wird sie zusätzlich durch 2 weitere Streben (Zeichnung Punkt 3) mit der Hinterachse verbunden. Diese Streben sind an beiden Seiten der Kanzel unterhalb der Türen mit Drehgelenken angebracht. Die anderen Enden der Streben sind durch Gelenke mit der Hinterachse (Drehachse Hinterradfederung) verbunden. Die Steuerung von Anheben/Senken der Kabine und Ein/Ausschieben des Teleskoprohres ist so angesteuert, dass sich die Kabine gleichmaessig hebt/senkt und passend dazu sich die Hinterachse verschiebt. Nach einer Verstellung der Kabine werden die Verbindungen (Gelenke und Teleskoprohr) wieder arretiert die vor der Verstellung geloesst wurden.



## Beschreibung

Automobil Transformer (Multifunktionsmobil) von Harald Polifke

Transformer - Zweisitziges Fahrzeugkonzept fuer mehrere Anwendungsbereiche

Den heutigen Anspruechen wird es immer schwieriger das passende Fahrzeug zu entwickeln, fuer jeden Einsatzbereich ein massgeschneidertes Auto.

Diese Fahrzeuge haben fuer ihr Einsatzgebiet grosse Vorteile, aber wenn sie dieses Gebiet verlassen, aber auch grosse Nachteile.

Der Transformer ist eine Kombination von verschiedenen Fahrzeugtypen (Uberland, Pickup und Stadtfahrzeug).

Das wird dadurch erreicht, dass Fahrzeugkancel schwenkbar ist.

fuer Ueberland: liegende Kancel mit langem Radstand

als Pickup: stehende Kancel mit langem Radstand

als Stadtfahrzeug: stehende Kancel mit kurzem Radstand

Fuer den Uberlandbereich erreicht man somit einen tiefen Schwerpunkt, eine guenstige

Aerodynamik und eine schnittige Linie.

Fuer den Pickup entsteht hinter der Kancel ein grosses Platzangebot.

Fuer das Stadtfahrzeug ein kurzer Radstand (gut zum Parken und zur Wendigkeit) und eine uebersichtliche hohe Sitzposition.

Die Kancel ist an einem Drehpunkt mit dem vorderen Teil des Fahrwerks verbunden. Der Radstand wird durch ein Teleskop Rohr in der Laenge veraendert.

Die Sitze sind innerhalb der Kancel zusammen mit dem Lenkrad an einem weiteren Drehpunkt aufgehaengt um eine ergonomische Sitzposition zu gewaehrleisten.

Dabei ist der egyptische Querschnitt hervorragend geeignet, um dem Fahrer und Beifahrer bei den beiden Kabinenstellungen genuegend Platz zu bieten (Fuss- und Kopfraum).

Die Tueren lassen sich nach oben bzw. nach vorne oeffnen.

Durch einen Elektromotor laesst sich die Lage der Kancel und der Radstand verstellen

## Die Schutzansprüche

Automobil Transformer (Multifunktionsmobil) von Harald Polifke

Transformer - Zweisitziges Fahrzeugkonzept fuer mehrere Anwendungsbereiche

### 1. Multifunktionsfahrzeug

Bei diesem Fahrzeug ist die Fahrerkabine (2 Personen / nebeneinander) an einem Drehpunkt (Zeichnung Punkt 1) um ca. 40 Grad schwenkbar, dadurch entsteht Raum hinter der Kabine, der durch die gleichzeitig nach vorne kommende Hinterachse eingenommen wird. Die Hinterachse ist in einer zentrales Teleskoprohr ( Zeichnung Punkt 2) mit der Vorderachse verbunden. Die Kabine ist mit einem Gelenk mit dem vorderen Teil des Teleskoprohrs verbunden.

Die Kabine wird an diesem Gelenk gesteuert (angehoben oder gesenkt). Zeitgleich wird die Hinterachse durch mittels einer Mechanik (Zahnstange oder Gewindestange) nach vorn oder nach hinten geschoben.

Damit die Kabine eine stabile Aufhängung bekommt wird sie zusaetzlich durch 2 weitere Streben (Zeichnung Punkt 3) mit der Hinterachse verbunden. Diese Streben sind an beiden Seiten der Kanzel unterhalb der Tueren mit Drehgelenken angebracht. Die anderen Enden der Streben sind durch Gelenke mit der Hinterachse (Drehachse Hinterradfederung) verbunden.

Die Steuerung von Anheben/Senken der Kabine und Ein/Ausschieben des Teleskoprohres ist so angesteuert, dass sich die Kabine gleichmaessig hebt/senkt und passend dazu sich die Hinterachse verschiebt.

Nach einer Verstellung der Kabine werden die Verbindungen (Gelenke und Teleskoprohr) wieder arretiert die vor der Verstellung geloesst wurden.

### 2. Die Lage der Sitze im Inneren der elpytischen Fahrerkanzel nach Schutzanspruch 1

dadurch gekennzeichnet,

dass sie in der Fahrerkanzel an einem weiteren Drehpunkt (Zeichnung Punkt 4) aufgehängt sind, ebenso wie die Befestigung des Lenkrades und der Armaturen. Der elyptische Querschnitt kommt der Ergonomie und dem Anspruechen an das Fahrzeug dabei sehr entgegen.

Transformer  
(Harald Polifke)

